

Robert W. Harms - *The Diligent: A Voyage Through the Worlds of the Slave Trade*, Basic Books, 2002

José Capela

Desusado manuscrito depositário do diário de oficial em navio negreiro francês proporcionou a Robert Harms a construção de uma narrativa quase cromática do tráfico transatlântico de escravos tal como se estava a processar nas primeiras décadas de oitocentos. O navio era o *Diligent* que zarpou do porto de Vannes, na costa francesa do Báltico, a 1 de Junho de 1731. Muito mais do que o caminho marítimo percorrido, é-nos proporcionada uma leitura de múltiplas sociedades em que se desenvolveu o negócio de pessoas humanas. Logo à partida, o que se passava em França, mais detalhadamente à volta de Nantes, a capital desse negócio mirífico. O domínio dos mares e do tráfico de escravos transatlântico no século XVI pelos portugueses havia passado e, em pleno século XVIII, a concorrência tornara-se feroz com a incursão no negócio de holandeses, ingleses e franceses. Estes últimos se por um lado entraram no tráfico em época tardia relativamente à concorrência, por outro lado fizeram-no de uma forma decidida e de alguma maneira de forma pioneira, através da abertura desse negócio aos armadores privados. É certo que o parlamento britânico já o havia permitido em 1698. A França só o fez a partir de 1713 mas a dinâmica que levou a tal decisão arrancava, no caso francês, justamente dos armadores da praça de Nantes, à sombra da qual vegetava o porto minúsculo de Vannes. A menção de Nantes e Vannes vem especialmente a propósito exactamente por aquilo que Robert Harms não deixa de assinalar premonitoriamente: o *slave trade* jamais se inscreveu no negócio normal. Foi sempre um negócio de ocasião. O que podemos designar como o negócio sistemático de escravos, a longa distância, prolongado do século XV até ao século XIX, jamais integrou formas éticas de conduta universalmente admitidas. As condições materiais em que se efectuava nem sequer permitiram a elaboração empírica de regras susceptíveis de minorar a deterioração física e as mortandades, regras essas que pareceriam ser do maior interesse para todas as partes envolvidas, a começar pelos negociantes. Cada viagem dependia das circunstâncias de momento e, na costa africana, a volatilidade política (também provocada pelo *slave*

*trade*) dos reinos envolvidos onde se processava o primeiro elo da longa cadeia do negócio, era permanente.

O autor espanta-se com o facto de o diarista de bordo, Robert Durand's, escrever sobre o negócio de pessoas exactamente da mesma forma que teria escrito sobre o negócio de barris de vinho ou de cargas de trigo! Ao que acrescenta o espanto por ele dedicar a viagem à glória de Deus e da Virgem Maria. Não se tratava de um negociante de escravos, era a sua primeira viagem e diz Harms que "só" tinha 26 anos de idade e fazia a sua primeira viagem a África. Daí Harms transita para a ausência de discussão pública sobre o *slave trade*. Se o tráfico da escravatura não criava escrúpulos nos meios sociais que dele desfrutavam, nomeadamente entre a generalidade do clero, se os meios académicos, também eles de cariz eclesiástico, não foram além de reticências quanto à prática quer da escravatura quer do seu tráfico, a verdade é que na própria França, tal como em Portugal, a legislação que contemplava os escravos desembarcados na metrópole com a manumissão provocou acesa controvérsia. Mas controvérsia circunscrita aos directamente interessados. Não deixe por isso de sublinhar-se o espanto pela juventude do oficial autor do diário. É que, de facto, 26 anos apontam mais para a senescência do que para a juventude quando se sabe que era normal entre as tripulações de navios negreiros (e de outros) o desempenho do mester de piloto por «crianças» de 13 anos.

Seguir a viagem do *Diligent* é também acompanhar a organização financeira e técnica do empreendimento, conhecer a extracção social dos armadores, as tripulações especializadas, como o *slave trade* subsidiou o *direct trade*, como as expectativas de lucro permitiam o recurso a capital com juro de 30%. Eis que o navio zarpa a caminho de Whydah, o Ajuda português, o porto preferido pelos armadores de Nantes na Costa dos Escravos. Uma vez em Cabo Verde, e não sendo inédito o caso do bispo local que questionava o Rei sobre a importação de escravos da Guiné, questão de consciência, também não é frequente nem sequer em eclesiásticos. Após Cabo Verde assinala-se a presença portuguesa em São Jorge da Mina onde, à data, prevaleciam os holandeses. Foi na manhã de 1 de Setembro de 1731 que o *Diligent* chegou a Whydah, seu destino. Idos do Brasil, com o tabaco e o ouro aí os portugueses mantinham a preferência junto dos fornecedores, neles incluído o rei Agaja. De novo assistimos aos conflitos dinásticos e bélicos,

África adentro, em que o *slave trade* era factor preponderante. Não havia escravos ali e a situação era perigosa pelo que o Diligent seguiu de imediato para Jakin. Aí estavam 8 navios portugueses, 2 de Nantes, 1 da Royal African Company, outro da Dutch West India Company e 2 holandeses, É aqui que faz a sua carregação de 256 escravos. Podemos então acompanhar o alojamento e a viagem tormentosa desta carga humana até à Martinica, passando pelas Ilhas do Príncipe e de S. Tomé. E conhecer a incontornável imbricação das ilhas neste tráfico. Apesar da mortandade diminuta, o negócio desta expedição negreira, nela incluindo as mercadorias do retorno, de harmonia com os cálculos de Harmes, terá sido ruinoso. Também por passarmos a dispor dos dados que permitem esse tipo de conclusões, a publicação é especialmente bem vinda.